

Fabien Duprez (Certu)  
Nadège Bourgis (Systra)

# Compte national du transport de voyageurs

*Les dépenses directes  
de transports collectifs urbains  
de province*  
Actualisation pour les années  
1999 et 2000



RAPPORT REMIS A LA DIRECTION  
DES TRANSPORTS TERRESTRES  
(JUILLET 2002)



## SOMMAIRE

1.	Introduction.....	2
2.	Des échantillons différents .....	2
3.	Les principaux résultats .....	4
3.1	Le financement de l'investissement.....	4
3.2	Le financement du fonctionnement .....	6
3.2.1	Les dépenses de fonctionnement .....	6
3.2.2	Le financement des dépenses de fonctionnement.....	8
3.3	Le financement des transports collectifs urbains .....	10
4.	Evolution des dépenses de 1998 à 2000 .....	12
5.	Annexes : le financement des TCU de province en 1999 et 2000, résultats en €.....	14

## 1. Introduction

L'objet du présent rapport est de reconstituer, à l'échelle de la France métropolitaine, les dépenses de fonctionnement et d'investissement des transports collectifs urbains de province en 1999 et 2000, selon la méthode développée lors du Compte national du transport de voyageurs 1998. Les principaux points de méthode sont rappelés dans ce rapport, sans entrer dans le détail. Nous invitons le lecteur à se reporter au CNTV de 1998 (tome 1, chapitre « Transports collectifs urbains de province »).

## 2. Des échantillons différents

Les données brutes sont issues des enquêtes DTT-CERTU-GART-UTP pour les années 1999 et 2000 (enquêtes « cahier vert » de 2000 et 2001). C'est la version de la base de données corrigée par le GART qui est utilisée.

En 1998, nous avons travaillé sur un échantillon de 194 réseaux. L'échantillon 1999 se trouve être identique à l'échantillon 1998 (excepté les modifications autour de la ville de Tours regroupée maintenant avec certaines communes de l'ancien Syndicat intercommunal des transports en commun de l'agglomération tourangelle). Ainsi, en 1999, sur les 199 réseaux qui ont répondu à l'enquête DTT-CERTU-GART-UTP, nous travaillons sur 194 réseaux après élimination des 5 réseaux des DOM-TOM.

Par contre, sur l'année 2000, 188 réseaux ont répondu à l'enquête (échantillon de travail pour le mémento 2000) ; **185 réseaux seront pris en compte** une fois les 3 réseaux des DOM supprimés.

Les échantillons 1999 et 2000 représentent respectivement 21,94 et 21,85 millions d'habitants.

Nous constatons que l'échantillon 2000 possède en commun avec les échantillons 1998 et 1999, 173 réseaux. 21 réseaux qui faisaient partie de l'échantillon 1998-1999 ne font plus partie de l'échantillon 2000 :

<b>Agglomérations prises en compte en 1998 et 1999 mais pas en 2000</b>	
AJACCIO	FREJUS
ALES	GRASSE-ANTIBES
ARLES	MONTELMAR
BESANCON-(GRAND)	ORANGE
CAMBRAI	SAINT-CHAMOND
CHALONS-EN-CHAMPAGNE	SAINT-LAURENT-DU-VAR
CHARLEVILLE-MEZIERES	SETE
CIOTAT (LA)	THIERS
DOLE	TULLE
EPINAL	VESOUL
FECAMP	

Ces 21 réseaux représentent 1 100 000 habitants, soit 5 % de la population l'échantillon 1999 et un financement total des transports collectifs urbains de 357 millions de francs, soit 1,4 % du financement total en 1999 (voir Tableau 6 : le financement des transports collectifs urbains de Province en 1999, en millions de francs TTC)

En revanche, 12 réseaux qui font partie de l'échantillon 2000 ne faisaient pas partie de l'échantillon 1998-1999 :

<b>Agglomérations de l'échantillon 2000 qui n'apparaissent pas dans les échantillons 1998 et 1999</b>	
ARGENTAN	GAP
BELLEGARDE	HONFLEUR
BOLBEC	NANCY-SUBURBAIN
CLUSES	POMPEY
DIGNE - LES-BAINS	SAINT AVOLD
FONTENAY-LE-COMTE	SAINT-DIE

Ces 12 réseaux représentent 277 000 habitants, soit 1 % de l'échantillon 2000 et un financement total des transports collectifs urbains de 58 millions de francs, soit 0,2 % du financement total en 2000 (voir Tableau 7 : le financement des transports collectifs urbains de Province en 2000, en millions de francs TTC).

Ces variations d'échantillon ne remettent donc pas en cause l'analyse des évolutions présentée au § 4.

### 3. Les principaux résultats

Le taux normal de TVA est passé de 20,6 % à 19,6 % au 1<sup>er</sup> avril 2000. Le taux appliqué pour l'année 2000 est, calculé au *prorata temporis* d'application de chaque taux, de **19,85 %**.

La méthode adoptée dans le CNTV 1998 est appliquée aux années 1999 et 2000 pour déterminer les dépenses de fonctionnement et d'investissement des réseaux de transports collectifs urbains de province.

Le financement de l'investissement (§ 3.1.) puis du fonctionnement (§ 3.2.) sont successivement étudiés.

#### 3.1 Le financement de l'investissement

Les dépenses d'investissement prises en compte sont celles correspondant à un décaissement monétaire réel. Sont considérées à la fois les dépenses de l'autorité organisatrice et les dépenses de l'exploitant (lorsque c'est ce dernier qui est chargé d'acheter le matériel roulant par exemple).

Les dépenses et ressources d'investissement en 1999 et 2000 sont présentées l'une après l'autre dans les Tableau 1 et Tableau 2 suivants.

Dans le Tableau 1, on considère les dépenses hors TVA, car les autorités organisatrices récupèrent intégralement la TVA sur les investissements<sup>1</sup>.

Les autres investissements ont été « triés » pour ne prendre en compte que les décaissements réels (sont exclus les résultats antérieurs reportés, les écritures d'amortissement, la TVA lorsqu'elle apparaît à ce poste, les « réintégrations d'avance »).

Dans le Tableau 2, les « autres ressources » ont été triées pour ne prendre en compte que les encaissements réels hors récupération de TVA:

Pour chaque agglomération, l'équilibre des recettes et des dépenses d'investissement conduit à distinguer deux cas :

1. Soit les dépenses d'investissement réelles sont supérieures aux ressources spécifiquement affectées à l'investissement : dans ce cas la différence entre dépenses d'investissement et sources de financement qui peuvent être affectées sans ambiguïté

---

<sup>1</sup> La TVA sur les investissements est, en pratique, payée au fur et à mesure de leur usage, par le biais d'une TVA à 5,5% sur les recettes couvrant la dotation aux amortissements.

à l'investissement (subventions, emprunts, ...) correspond à un virement des ressources de la section de fonctionnement à la section d'investissement ;

2. Soit les ressources d'investissement sont supérieures aux dépenses d'investissement : cela signifie que certains réseaux ont bénéficié de plus de ressources d'investissement qu'ils n'ont eu de dépenses d'investissement l'année donnée. Ce montant a été isolé et apparaît dans le traitement pour le CNTV au poste « ressources supplémentaires d'investissement ». Ces « ressources supplémentaires » ne financent pas des dépenses d'investissement de l'année considérée, mais des dépenses d'investissement futures. Elles sont cependant prises en comptes, conformément à la méthodologie du CNTV (analyse du financement des TCU par le biais des ressources reçues par les autorités organisatrices et les exploitants). Les agglomérations concernées (notamment Strasbourg, Montpellier, Nantes en 1999 et Orléans, Montpellier, Nantes, Nice en 2000) se trouvaient en période de réalisation de TCSP, ce qui constitue une explication plausible de ces écarts (retard dans les travaux, décalage entre encaissement et décaissement ...).

Le traitement « réseau par réseau » aboutit ainsi au global à un montant de ressources d'investissement supérieur aux dépenses d'investissement.

**Tableau 1 : les dépenses d'investissement des réseaux urbains de province en 1999 et 2000**

Type d'investissement	Montant en MF	Répartition	Montant en MF	Répartition
	1999		2000	
Subv. d'équip. à tiers	28,9	0%	59,3	1%
Etudes Générales	102,1	1%	113,4	1%
Terrains, Bâtiments	393,9	6%	1 208,5	14%
Matériel Roulant	1 269,2	18%	1 257,0	14%
Travaux	4 365,9	63%	5 782,9	67%
Autres Investissements (non précisés)	767,1	11%	261,4	3%
<b>TOTAL</b>	<b>6 927,0</b>	<b>100%</b>	<b>8 682,5</b>	<b>100%</b>

Source : base de données DTT-CERTU-GART-UTP 2000 et 2001, traitement pour le CNTV

**Tableau 2 : les ressources d'investissement des réseaux de transports collectifs urbains de Province en 1999 et 2000**

<b>Ressource</b>	<b>Montant en millions de francs 1999</b>	<b>Montant en millions de francs 2000</b>
Subvention, dotation Etat	969,6	1 534,5
Subventions des collectivités locales	428,0	1 106,7
Emprunts Nets (emprunts moins remboursement des emprunts)	1 890,8	3 082,6
Autres ressources	166,6	221,6
Virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement	3 870,8	3 589,7
<b>TOTAL</b>	<b>7 325,8</b>	<b>9 535,0</b>
<i>dont utilisé l'année considérée</i>	<i>6 927,0</i>	<i>8 682,5</i>
<i>dont ressources supplémentaires</i>	<i>398,8</i>	<i>852,5</i>

Source : base de données DTT-CERTU-GART-UTP, traitement pour le CNTV

### **3.2 Le financement du fonctionnement**

On reconstitue les dépenses de fonctionnement (§ 3.2.1.), avant d'étudier leur mode de financement (§ 3.2.2.).

#### **3.2.1 Les dépenses de fonctionnement**

Les dépenses de fonctionnement des réseaux urbains concernent non seulement les dépenses d'exploitation des entreprises exploitantes, mais encore les dépenses de fonctionnement des autorités organisatrices.

Certains postes de dépenses, qui correspondent à des jeux d'écritures comptables (dotation aux amortissements, provisions, etc.) ont été écartés, afin de ne conserver que des flux monétaires « réels ». D'autres postes, qui apparaissent comme des dépenses des autorités organisatrices, se retrouvent parmi les recettes des exploitants (subvention d'exploitation, compensation tarifaires). Ces transferts entre acteurs du système de transports collectifs urbains ont également été écartés, afin d'éliminer tout double compte.

Les dépenses d'exploitation des entreprises (personnel, achat, impôts et taxes, sous-traitance, charges financières, ...) atteignent respectivement des montants de :

- 13 494,9 millions HT en 1999 ;
- 13 925,4 millions HT en 2000.

La TVA n'a pas à être ajoutée à ces dépenses, car les exploitants récupèrent la TVA par voie fiscale.

A ces dépenses des exploitants, s'ajoutent les dépenses des autorités organisatrices (voir Tableau 3), déductions faites des transferts entre autorités organisatrices et exploitants (subvention d'exploitation et compensation tarifaire).

**Tableau 3 : les dépenses des autorités organisatrices des transports collectifs de Province (hors dotations aux amortissements, provisions et virement de la section d'exploitation à la section d'investissement)**

Dépenses TTC	Montant en MF	Montant en MF
	1999	2000
Subventions d'exploitation et d'équilibre et pour compensations tarifaires	8 519,2	9 052,7
Charges de personnel	117,8	145,1
Intérêts	1 266,2	1 352,4
Autres dépenses	1 397,7	2 110,0
<b>TOTAL des charges des AO</b>	<b>11 300,8</b>	<b>12 660,2</b>
<b>TOTAL hors transferts aux exploitants</b>		

Source : base de données DTT-CERTU-GART-UTP

Le total des dépenses de fonctionnement (autorités organisatrices + exploitant, hors transferts) est donc respectivement de :

- **16 276,5 millions de francs en 1999 ;**
- **17 532,8 millions de francs en 2000.**

### 3.2.2 Le financement des dépenses de fonctionnement

Les recettes inscrites en section de fonctionnement des autorités organisatrices ou aux comptes d'exploitation des transports publics urbains sont présentées dans le Tableau 4. Ces recettes sont nettes des mouvements comptables internes (reprises sur amortissement, transferts de charges, etc.) et des transferts entre autorités organisatrices et exploitants (subvention d'exploitation, compensations tarifaires, subvention d'équilibre, etc.).

Le Tableau 4 intègre la TVA non récupérable, c'est-à-dire qu'ont été ajoutés aux produits hors taxes des exploitants :

- ✓ la TVA à 5,5 % sur les recettes tarifaires payées par les voyageurs ;
- ✓ la TVA 20,6 % en 1999 et 19,85 % en 2000 sur les autres recettes commerciales payées par les « autres financeurs » (publicité, ...).

Le Versement Transport et la participation des collectivités locales, inscrites par convention comptable en section de fonctionnement des comptes administratifs, ne sont pas des recettes affectées plus particulièrement au financement des dépenses de fonctionnement ou d'investissement. Il a été décidé de les imputer au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement, au prorata des deux masses qui restent à financer dans chacune des deux sections, une fois déduite les recettes directement affectées au financement du fonctionnement ou de l'investissement (voir la méthode d'affectation en annexe 1 du tome 1 du CNTV 1998). Ainsi, le virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement mis en évidence dans le tableau 2 est couvert par le VT et la participation des collectivités locales.

**Tableau 4 : les recettes inscrites en section de fonctionnement des comptes administratifs des AO ou aux comptes d'exploitation des réseaux urbains de province, hors transferts entre autorités organisatrices et exploitants**

<b>Recettes TTC</b>	<b>millions de francs 1999</b>	<b>millions de francs 2000</b>
Recettes tarifaires	5 229,5	5 221,4
Autres recettes commerciales	768,5	842,4
<b>TOTAL Recettes commerciales</b>	<b>5 997,9</b>	<b>6 063,9</b>
DGD – Etat	362,6	362,9
Contribution Départements	218,5	459,6
Autres produits d'exploitation	840,0	1 217,2
<b>VT NET</b>	<b>10 599,4</b>	<b>11 035,0</b>
Participation des collectivités locales totale (autres que Départements)	3 920,3	3 394,9
<b>Total des recettes de fonctionnement des CA ou des comptes d'exploitation</b>	<b>21 938,8</b>	<b>22 533,7</b>
<i><b>dont imputées au fonctionnement</b></i>	<i><b>18 068,9</b></i>	<i><b>18 944,1</b></i>
<i>dont part du VT imputée au fonctionnement</i>	<i>7 946,9</i>	<i>8 480,2</i>
<i>dont participations des collectivités locales imputées au fonctionnement</i>	<i>2 703,0</i>	<i>2 360,2</i>
<i><b>dont imputées à l'investissement<sup>2</sup></b></i>	<i><b>3 869,8</b></i>	<i><b>3 589,5</b></i>
<i>dont part du VT imputée à l'investissement</i>	<i>2 652,5</i>	<i>2 554,8</i>
<i>dont participations des collectivités locales imputées à l'investissement</i>	<i>1 217,3</i>	<i>1 034,7</i>

Source : base de données DTT-CERTU-GART-UTP, traitement pour le CNTV

Le total des recettes de fonctionnement est supérieur aux dépenses de fonctionnement à la fois en 1999 et 2000. La différence correspond pour l'essentiel à un excédent reporté l'année suivant l'exercice considéré et à la TVA sur les recettes commerciales. Une note en annexe du Tome 1 du CNTV 1998 explique plus en détail ces différences (annexe 3).

<sup>2</sup> Les écarts de 1 MF en 1999 et 0,2 MF observés avec la ligne « virement de la section d'exploitation à la section d'investissement » du Tableau 2 s'expliquent par le fait que, pour deux réseaux, une partie de l'investissement est en faite couverte par des financements considérés exclusivement comme des ressources de fonctionnement dans la méthodologie du CNTV (DGD, contributions des départements, ...).

Pour le CNTV, c'est l'ensemble des ressources de fonctionnement qui est pris en compte, même si ces ressources dépassent les dépenses de fonctionnement.

### 3.3 Le financement des transports collectifs urbains

La consolidation des Tableau 2 et Tableau 4 permet de reconstituer le financement des transports collectifs urbains de province, en fonctionnement comme en investissement. Les résultats sont rassemblés dans les tableaux 5 à 7. Ils sont présentés en millions de francs TTC hors TVA récupérable :

**Tableau 5 : Rappel du CNTV 1998 : le financement des transports collectifs urbains de Province en 1998, en millions de francs TTC**

Ressource	Investissement	Fonctionnement	TOTAL	Part de chaque financeur en % du financement total
Etat	574	345	919	4%
Département		309	309	1%
Collectivités locales (autres que Départements)	1 300	2 560	3 860	18%
Versement Transport	2 645	7 411	10 056	46%
Ménages	-	5 188	5 188	24%
Autres <i>dont emprunts nets</i>	- 79 -128	1 633	1 553	7%
<b>TOTAL</b>	<b>4 439</b>	<b>17 447</b>	<b>21 886</b>	100%

**Tableau 6 : le financement des transports collectifs urbains de Province en 1999, en millions de francs TTC**

Ressource	Investissement	Fonctionnement	TOTAL	Part de chaque financeur en % du financement total
Etat	970	363	<b>1 332</b>	5%
Département		218	<b>218</b>	1%
Collectivités locales (autres que Départements)	1 645	2 703	<b>4 348</b>	17%
Versement Transport	2 653	7 947	<b>10 599</b>	42%
Ménages	-	5 229	<b>5 229</b>	21%
Autres ( <i>dont emprunts nets</i> )	2 057	1 608	<b>3 666</b>	14%
<b>TOTAL</b>	<b>7 325</b>	<b>18 069</b>	<b>25 394</b>	100%

**Tableau 7 : le financement des transports collectifs urbains de Province en 2000, en millions de francs TTC**

Ressource	Investissement	Fonctionnement	TOTAL	Part de chaque financeur en % du financement total
Etat	1 534	363	<b>1 897</b>	7%
Département		460	<b>460</b>	2%
Collectivités locales (autres que Départements)	2 141	2 360	<b>4 502</b>	16%
Versement Transport	2 555	8 480	<b>11 035</b>	39%
Ménages		5 221	<b>5 221</b>	18%
Autres ( <i>dont emprunts nets</i> )	3 304	2 060	<b>5 364</b>	19%
<b>TOTAL</b>	<b>9 535</b>	<b>18 944</b>	<b>28 479</b>	100%

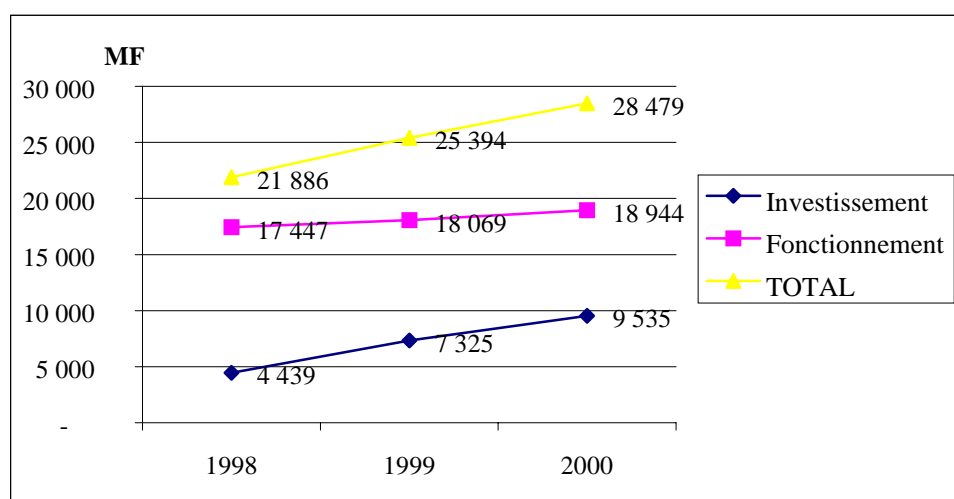
Les résultats en euros sont présentés en annexe.

#### 4. Evolution des dépenses de 1998 à 2000

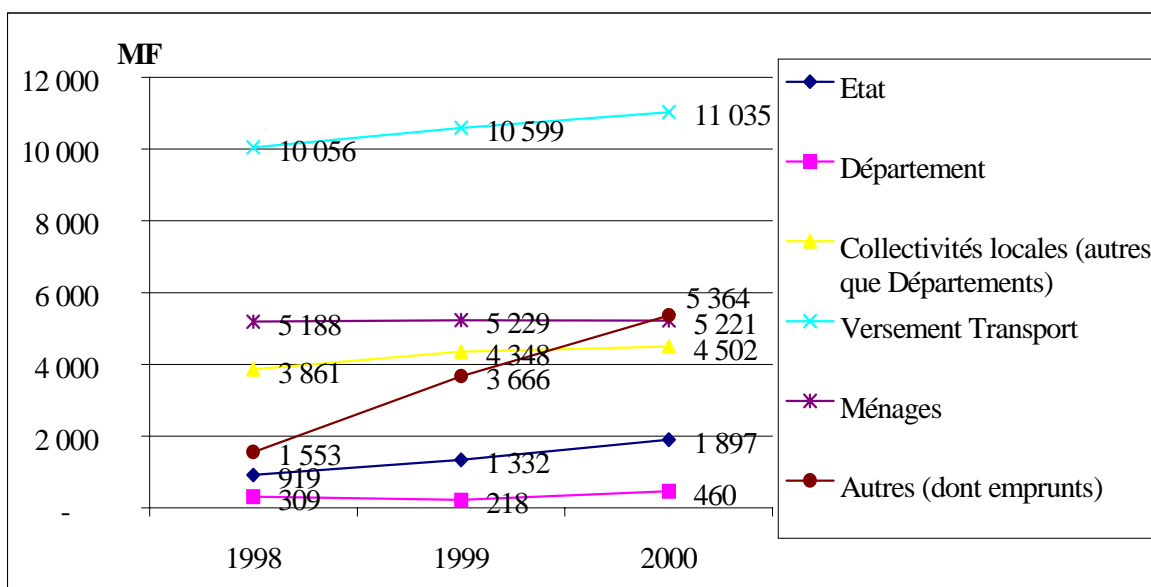
L'analyse précédente nous montre qu'entre 1998 et 2000, les dépenses globales de transport collectif urbain ont fortement augmenté, de 30 %. Cependant, alors que les dépenses de fonctionnement ont augmenté de 9 % en deux ans, les dépenses d'investissement ont, quant à elles, plus que doublé, avec une augmentation de 115 % en deux ans et surtout de 65 % entre 1998 et 1999. Cette augmentation est directement liée au développement des Transports Collectifs en Site Propre dans plusieurs agglomération en 1999 et 2000 (Montpellier, Orléans, Nancy, ...)

L'augmentation des dépenses de fonctionnement est cependant sensiblement plus élevée que l'inflation (indice des prix du PIB : augmentation de 1,4 % entre 1998 et 2000).

**Figure 1 : évolution des participations de TCU entre 1998 et 2000 en MF**



**Figure 2 : évolution des différentes participations au financement des TCU entre 1998 et 2000 en MF**



Le versement transport reste la source de financement la plus importante des transports collectifs urbains de province ; cependant la part du VT dans le financement global diminue, de 46 % en 1998 à 39 % en 2000, au profit de la participation de l'Etat, qui passe de 4 % en 1998 à 7 % en 2000, mais surtout au profit des « autres ressources » et essentiellement de l'emprunt. La part de l'emprunt net a très fortement augmenté, puisqu'en 1998, les remboursements d'emprunts étaient plus élevés que les emprunts, alors que cette tendance s'est très largement inversée en 1999 et 2000. Ainsi, les « autres ressources » représentaient 7 % du financement en 1998, contre respectivement 14 et 19 % en 1999 et 2000.

Les investissements ont donc fortement augmenté en deux ans, mais c'est par le recours à l'emprunt que ces investissements ont été financés.

L'Etat a doublé sa participation en deux ans, mais représente encore une faible part des ressources de financement.

Les recettes des ménages, n'ont que peu augmenté, voire stagné entre 1999 et 2000, malgré une augmentation de la fréquentation des transports collectifs sur cette même période. Ce sont les seules ressources à n'avoir pas augmenté significativement en deux ans. C'est notamment la politique tarifaire attractive des autorités organisatrices qui explique cette stagnation.

## 5. Annexes : le financement des TCU de province en 1999 et 2000, résultats en €

Les tableaux suivants présentent les résultats de l'actualisation pour les années 1999 et 2000, en euros.

**Tableau 8 : le financement des transports collectifs urbains de Province en 1999, en millions d'euros TTC**

Ressource (en M €)	Investissement	Fonctionnement	TOTAL
Etat	148	55	<b>203</b>
Département	0	33	<b>33</b>
Collectivités locales (autres que Départements)	251	412	<b>663</b>
Versement Transport	404	1211	<b>1 616</b>
Ménages	0	797	<b>797</b>
Autres ( <i>dont emprunts nets</i> )	314	245	<b>559</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 117</b>	<b>2 754</b>	<b>3 871</b>

**Tableau 9 : le financement des transports collectifs urbains de Province en 2000, en millions d'euros TTC**

Ressource (en M €)	Investissement	Fonctionnement	TOTAL
Etat	234	55	<b>289</b>
Département	0	70	<b>70</b>
Collectivités locales (autres que Départements)	326	360	<b>686</b>
Versement Transport	389	1293	<b>1 682</b>
Ménages	0	796	<b>796</b>
Autres ( <i>dont emprunts nets</i> )	504	314	<b>818</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 453</b>	<b>2 888</b>	<b>4 341</b>